Sturmflut Februar 1962

Vor 59 Jahren, bei der Sturmflut am 17. Februar 1962, kam es zu einer verheerenden Flutkatastrophe an der deutschen Nordseeküste und an den Unterläufen von Elbe und Weser, sowie an ihren damals noch ungesicherten Nebenflüssen. Es wurden hohe, vorher nie beobachtete Wasserstände erreicht. Unser Mitglied **Burkhard Rasch** übergab mir alte Unterlagen.



Hier eine **Abschrift aus dem Hamburger Abendblatt**, von Reinhard Schult (Fotos von Detlef Heinsohn, Burkhard Rasch u. Feuerwehr Hörne)

Elbmündung. 16. Februar 1962, 18:05 Uhr.

Kapitän Sven Nilson schickte ein kurzes und stilles Gebet in den Himmel, als sein schwedischer 2300 BRT-Frachter *Silona* nach überstandener Sturmfahrt durch die Untiefen der Außenelbe die Cuxhavener Kugelbake passierte.

Wenige Minuten später tauchten an Steuerbord die Lichter der damals 44 000 Einwohner zählenden niedersächsischen Hafenstadt auf. Jetzt kann eigentlich nicht mehr viel passieren, nachdem er und die 24-köpfige Besatzung der SILONA dem Klabautermann so glücklich entronnen waren. Die beiden gestrandeten Frachter auf dem Großen Vogelsand waren ein erschreckender Anblick gewesen. Gut, dass er ein paar Tonnen Wasser mehr als üblich hatte bunkern lassen - als Ballast, damit die unbeladene SILONA in der rauhen See ruhiger lag. Auf der Brücke dieses wesentlich kleineren Schiffes, einer betagten Veteranin des Meeres, die schon im Jahre 1919 auf Kiel gelegt worden war, konnte man jetzt die Erleichterung beinahe mit den Händen greifen. Aber Nilsons Freude legte sich bald: Selbst hier, im vermeintlich ruhigen Fahrwasser der Elbe, dicht unter Land, herrschte ein Seegang, wie er ihn auf der Elbe noch nie zuvor erlebt hatte.

Die SILONA hatte tags zuvor im holländischen Zaandam abgelegt. Das Ziel der Reise hieß Gdingen in Polen, wo eine

Ladung Stückgut auf den Frachter wartete. Doch angesichts des Wetters und der Wellen sehnten die Seeleute an Bord nun erst einmal die Einfahrt in den sicheren Nord-Ostsee-Kanal herbei, und, sofern es sich um Decksleute handelte, auch trockene Klamotten.


Der Kapitän der „Silona" Sven Nielsson (59)

Nilson, der 50-jährige Kapitän, *(Auf dem nebenstehenden Presse-Foto wird er Nielsson geschrieben und ist 59 Jahre alt, E.H.)* hatte in Cuxhaven einen zweiten Wohnsitz. Die Elbe hatte er schon häufiger befahren. Doch obwohl ihm das Fahrwasser eigentlich vertraut war, forderte er über Funk Lotsenhilfe an, denn das Wetter wurde immer schlechter. Schwere Seen ließen den Rumpf der SILONA erbeben. Graupel und Hagelschlag peitschten über dem Strom, dazu kamen die schmutziggraue Gischt und die Dunkelheit. Auf der Brücke wurde die Notbeleuchtung eingeschaltet, um die Blendwirkung so gering wie möglich zu halten. Trotz alledem blieb die Sicht miserabel. Dabei herrschte wegen des Orkans im tiefen Fahrwasser mehr Schiffsverkehr als in Spitzenzeiten - bei günstigerem Wetter - üblich. Die Devise hieß: Rette sich wer kann! Nilsons Wangen zuckten. Soweit er es erkennen konnte, waren der Hafen und die Außenreeden bereits mit ankernden Schiffen überfüllt, die vor den entfesselten Naturgewalten Schutz gesucht hatten. Etwa eine halbe Stunde später, um 18.35 Uhr, rückte die Cuxhavener Feuerwehr zu ihrem ersten Sturmeinsatz aus: In der Kirchenpauerstraße war ein Geländer mit Teilen seines Fundaments vom Dach eines Mehrfamilienhauses gefegt worden und hatte eine Stromleitung zerrissen.

Exakt zum selben Zeitpunkt ging ein Boot der Cuxhavener Lotsenbrüderschaft an Backbord der SILONA längsseits. Den tödlichen Unfall seines Kollegen Ulrich Engbruch ein paar Wochen zuvor hatte der Lotse, wie alle anderen Lotsenbrüder auch, längst nicht verdaut. Doch noch immer trugen die wenigsten Lotsen eine Schwimmweste. Auch Mehlert verzichtete nach wie vor auf das klobige, unpraktische Rettungsgerät, das auf der Jakobsleiter schrecklich hinderlich war.

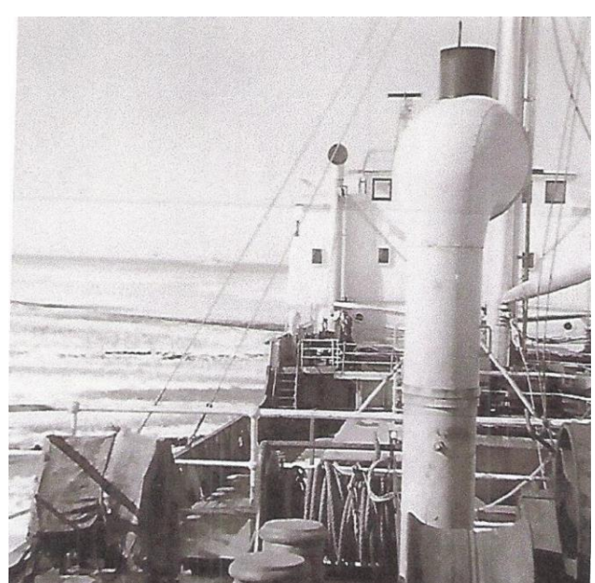
Die Begrüßung an Bord verlief herzlich. „Jetzt noch zwei Stunden, und wir sind im Kanal", sagte Kapitän Nilson und ließ den Steward heißen Kaffee auf der Brücke servieren. Erich Mehlert blickte ihn skeptisch an. „Ich fürchte, nein, Herr Nilson", entgegnete er dann bedächtig. "Ich habe nämlich gehört, dass ab 19:00 Uhr in Brunsbüttel wegen Hochwasser nicht mehr geschleust werden soll. Wahrscheinlich müssen Sie die Nacht ebenfalls auf Reede verbringen. Im Übrigen haben wir eine Sturmflutwarnung…". „Sturmflutwarnung? " fragte der Kapitän. „Die Warnung soll um 19.00 Uhr übers Radio kommen", nickte Mehlert und nippte an seinem Kaffee. „Hab ich jedenfalls gehört. Und dass die Nordost-Reede vor Brunsbüttel schon übervoll ist, und die Neufeld-Reede-Ost ebenfalls. Haben Sie eigentlich schon UKW-Funk an Bord?" „Leider nein", meinte Nilson achselzuckend. Über diese neuen Funkgeräte verfügten nur die neueren Schiffe, aber nicht solche Pötte wie die SILONA.

„Wir haben übrigens extremen Schiebewind", bemerkte der Lotse und empfahl dem Rudergänger, ein paar Grad abzufallen *(wir staunen: der Lotse gibt „Empfehlungen" an den Rudergänger? E.H.).*

An den schwerfälligen Reaktionen des Schiffes war zu spüren, dass der Sturm erneut an Stärke zugenommen hatte: Die SILONA gehorchte ihrem Ruder nur sehr widerwillig. Kapitän Nilson befahl volle Fahrt, aber die Geschwindigkeit des Frachters blieb fast unverändert. Mehlert schätzte die Höhe der Wellen auf gut drei Meter. Solch einen Seegang hatte er in den elf Jahren, in denen er auf der Außenelbe nun schon Dienst schob, noch nicht erlebt. Der enorme Druck des Windes hielt sogar die ablaufende Tide zurück! Mehlert kratzte sich nachdenklich am Kinn: Bald würde das Hochwasser wieder fallen...

In Gedanken ging der Lotse schon einmal das Ankermanöver auf der Neufelder Reede durch. Da konnte es noch mal eng werden. Denn die schwachbrüstige Maschine der SILONA hatte einen Orkan wie diesem hier nur wenig entgegenzusetzen - eigentlich so gut wie gar nichts. Außerdem lag das unbeladene Schiff hoch aus dem Wasser. Mehlert begann, sich ernsthaft Sorgen um den alten Kahn zu machen: Was, wenn sie in eine gefährliche Situation gerieten, in der schnelles Handeln und vor allem exaktes Manövrieren gefragt wäre?

Der Lotse kniff verärgert die Lippen zusammen: Die Schleusentore des Nord-Ostsee-Kanals waren mit der Sturmflutwarnung um 19.00 Uhr tatsächlich geschlossen worden. Der Weg in die Ostsee blieb nun allen ankommenden Schiffen versperrt. Dutzende ankerten bereits dicht an dicht auf den Reeden der Unterelbe, den Bug oder das Heck in den Wind gedreht, um den Orkan so wenig Angriffsfläche wie möglich zu bieten. Denn Vincinette besaß tatsächlich die Frechheit, immer stärker aufzudrehen: Einzelne Böen erreichten Windgeschwindigkeit um die 14 Beaufort *(Die Beaufort-Skale endet unwiderruflich bei 12, E.H.)*. Als die SILONA etwa eine weitere halbe Stunde später den Medemgrund hinter sich gelassen und Kapitän Nilson - nach Absprache mit seinem Lotsen – einen Liegeplatz auf der westlichen Reede, etwa in der Höhe von Otterndorf am



Südufer des Stroms, ins Auge gefasst hatte, folgte das entscheidende Manöver, das noch einmal volle Konzentration von allen Beteiligten erforderte: Der Anker musste ausgebracht werden. Nach kurzer Diskussion entschieden Nilson und Mehlert sich fürs Ausbringen des Steuerbordankers. Die Matrosen auf dem Vordeck hatten sich mit Leinen gesichert. Sie konnten sich im Sturm kaum aufrecht halten und krochen mehr übers Deck, als sie liefen. „Anker fallen lassen!“ bellte Nielson durch das Befehlsrohr *(Sprachrohr, Flüstertüte? E.H.)*. Eine Sekunde später rasselten 2 t Eisen ins Wasser. Gleich würde sich der Anker in den Grund der Elbe bohren, müsste sich nur noch die Kette spannen....

Ein kurzer Ruck ging durch das Schiff. Der Anker hatte gegriffen. Kapitän Nilson und der Lotse tauschten einen zufriedenen Blick. Doch in diesem Moment traf eine schwere Orkanböe das Schiff und ließ es auf die Backbordseite krängen. Die SILONA krachte in allen Nieten und Schweißnähten. Es gab ein kurzes dröhnendes Poltern. Metall schrammte auf Metall. Ein erneuter Ruck ließ das Schiff erzitterten. Die Männer auf der Brücke

verloren das Gleichgewicht und mussten sich festhalten, um nicht umzufallen. Und spürten es sofort: Die SILONA schwamm wieder frei. Schon kam ihr Heck herum. „Ankerkette gebrochen“, tönte es aus dem Befehlsrohr. Nilson ließ einen kräftigen schwedischen Fluch los und schrie in das Befehlsrohr hinein: „Sofort Backbordanker klarmachen!“

Im selben Moment wurde das Schiff erneut von einer Böe erfasst. Es bot dem Wind jetzt mit seiner Breitseite ein Vielfaches an Angriffsfläche. Die SILONA nahm rasch Fahrt auf. Das Schiff trieb steuerlos ab! „Ruder hart Steuerbord!“ riefen Nilson und Mehlert fast gleichzeitig, „Maschine volle Kraft zurück!“ Die beiden erfahrenen Seeleute taten das einzige Richtige: Sie wollten die SILONA auf der Stelle in den Wind drehen, um etwas Zeit fürs Ausbringen des Backbordankers zu gewinnen.

Aber das Schiff gehorchte nicht mehr. Es reagierte weder auf das Ruder noch auf die Kraft der Schraube. Die SILONA war zum Spielball des Orkans geworden. Sie trieb unaufhaltsam auf die ankernden Schiffe zu. Wenn es der Besatzung jetzt nicht sofort gelingen würde, die SILONA an einer Tonne festzumachen - besser noch den zweiten Anker fallen zu lassen - dann drohte eine Kettenhaverie *(mehrere Havarien nacheinander, E.H.)*. Niemand an Bord wollte sich ausmalen, was alles passieren könnte, wenn sie mit voller Wucht in den ankernden Schiffsverband hinein krachen würde….

„Backbordanker klarmachen! Was ist denn da draußen los, verdammt noch mal?“, schrie Nilson ins Befehlsrohr. Seine Stimme überschlug sich.

Mehlert äugte angestrengt aufs Vordeck hinaus. Er erkannte schemenhaft, wie die Decksmannschaft verzweifelt versuchte, den zweiten Anker der SILONA auszubringen, doch wenige Augenblicke später kam durchs Befehlsrohr die Nachricht, dass sich die Kette im Kettenkasten verheddert habe.

Auch die Männer dort draußen am Bug konnten sich kaum miteinander verständigen. Der Orkan verschluckte jedes auch noch so laut gebrüllte Wort. Trotz des dicken Ölzeugs waren sie nass bis auf die Haut. Ihre Lippen waren vom schmutzigen Salzwasser verkrustet, und so mancher blutete im Gesicht, weil ihm ein dickes Graupelkorn die Wange aufgerissen hatte. Wenn eine Steilsee *(Grundsee? E.H.)* über das Vordeck hereinbrach, kam es den Decksleuten vor, als würde eine Steinlawine auf sie niederprasseln. Aber keiner von ihnen spürte Schmerzen, niemand fror. Dafür hatten sie jetzt zu viel Adrenalin im Blut.

Denn sie mußten den zweiten Anker ausbringen, koste was es wolle. Die Maschine der SILONA lief auf Hochtouren, aber das widerspenstige Schiff lag noch immer quer zum Wind und ließ sich nicht ums Zerplatzen in eine andere Fahrtrichtung zwingen.

Auf den Decks der anderen Schiffe erkannte man nun auch die schier ausweglose Situation der SILONA. Plötzlich ertönten von allen Seiten die Schiffshörner. Aber die Grenzen der Physik waren längst überschritten: Erich Mehlert kam sich auf der Brücke vor wie in einem Auto, das bei Glatteis ins Schleudern gerät und trotz Gegenlenkens nicht mehr zurück in die Spur zwingen lässt. Immer näher kamen die ankernden Schiffe, immer höher türmten sich die Stahlwände und Aufbauten vor der SILONA auf. Und die Lücken zwischen den Pötten waren verflucht schmal. Eine Kollision war unvermeidbar. „Rettungsboote klar machen, Schwimmwesten anlegen!“ rief Nilson dem Ersten Offizier zu, der sofort die Brücke verließ, um die Evakuierung der Mannschaft von Bord vorzubereiten - für den schlimmsten Fall der Fälle. Erich Mehlert nickte. So wie es aussah, würde

er jetzt wohl auch eine Weste überstreifen müssen, die hinter ihm über dem Kartentisch an der Brückenwand hingen. Gott steh uns bei! flüsterte der schwedische Kapitän in seiner Muttersprache und trat neben den Cuxhavener Lotsen, der in diesen bangen Minuten so unglücklich war wie noch nie in seinem Leben. In Mehlerts Leib rumorte es. Dabei hatten sie doch alles richtig gemacht. Aber der Orkan war einfach zu gewaltig für das alte Schiff.

Bisher hatte der Lotse das Gefühl von Angst immer verdrängen können. Auf einmal schoss ihm ein alberner Gedanke durch den Kopf: wenn er einfach darauf verzichten würde, die Schwimmweste anzulegen? Vielleicht verstand der Alte oben im Himmel diesen Wink mit dem Zaunpfahl und ließe noch einmal Gnade walten. Aus den Augenwinkeln heraus beobachtete er, dass auch Nilson keineswegs vorhatte, vorzeitig zu kapitulieren und das durch das Anlegen einer Schwimmweste zu demonstrieren. Der Schwede hegte wohl auch noch immer Hoffnung auf ein Wunder. Na, dann würde er ebenfalls den tapferen Mann markieren: Erich Mehlert packte den Handlauf mit beiden Händen und wartete auf den Zusammenstoß. Noch zweihundert Meter, noch hundert, fünfzig.....

Elbe, 16. Februar 1962, 22:35 Uhr

Die stillen Gebete des schwedischen Kapitäns hatten offensichtlich Gehör gefunden: Denn die Mächte des Himmels hatten ihre Hände schützend über die SILONA gehalten und stets im richtigen Moment die entscheidenden Böen geschickt, mit deren Hilfe der Manövrierunfähige auf seiner Höllenfahrt mitten durch die Ansammlung der auf Reede liegende Schiffe hindurch getrieben worden war. Oft hatten nur wenige Meter zu einer Kollision gefehlt. Aber sie hatten nicht einmal eine Ankerkette gestreift.

Jetzt zerrte die SILONA knapp drei Seemeilen vor der Einfahrt des Nord-Ostsee-Kanals an der Fahrwassertonne 23. Es war der Mannschaft mit viel Glück gelungen, das Schiff dort festzumachen. Nach einer weiteren halben Stunde voller Bangen war dann endlich der Backbordanker wieder klar gewesen, und man hatte ihn fallen lassen. das Nachthochwasser stieg jedoch rasant an, der Orkan schenkte ihnen die stärksten Böen, die sie jemals erlebt hatten, und daher waren sich der Kapitän und der Lotse darüber einig, dass die augenblickliche Sicherheit trügerisch war. Denn der Schiffsdiesel der SILONA *(hier irrt das Abendblatt: die Silona hatte keinen Schiffsdiesel, sondern tatsächlich ein Dampfschiff. An der langen „Hungerröhre“ schon äußerlich deutlich zu erkennen, E.H.)* hatte sich tatsächlich als entschieden zu schwach erwiesen, um bei diesen Wind- und Strömungsverhältnissen eine anständige Manövrierfähigkeit im engen Fahrwasser der Elbe zu garantieren. Und der Sturm dachte nicht daran, nachzulassen, im Gegenteil: der Sturm Vincinette gab nach wie vor alles. Sie hatte sich offenbar vorgenommen, das Schiff aus der Fahrrinne hinauf aufs Deichvorland zu drücken. Hinzu kam die enorme Schubkraft des auflaufenden Wassers. Erich Mehlert blickte beunruhigt in die Nacht heraus.

Die etwa 200 Meter entfernte Küstenlinie des südlichen Elbufers war verschwunden. Da, wo sich normalerweise die saftigen Wiesen des Deichvorlandes erstreckten, sah er bloß noch aufgewühltes Wasser. Er wollte sich nicht vorstellen, was jetzt daheim in Cuxhaven los war: Hoffentlich halten die Deiche, dachte er. Hoffentlich wären seine Frau und seine Söhne so schlau, sich selbst und die paar guten Einrichtungsstücke, die sie besaßen, aus dem Erdgeschoß ihres Häuschens am Döser Deich in den ersten Stock zu retten - falls die See über den Deich käme.

Mehlert musste sich regelrecht dazu zwingen, diese sorgenvollen Gedanken an zu Hause zu verdrängen. Denn er musste sich jetzt auf seine Aufgabe konzentrieren: alles dafür zu tun, um die SILONA vor einer Havarie zu bewahren; einer Strandung oder dem Kentern auf dem stürmischen Elbstrom.

Auf einmal bemerkte er, dass das Licht des alten Leuchtturms von Balje, der in ungefähr zwei Meilen Entfernung auf dem Deichvorland des südlichen Elbufers stand, erloschen war.



Balje, 16. Februar, 22:15 Uhr

Schon seit den späten vierziger Jahren versah Walter Drygalla aus dem Dörfchen Hörne, nahe des Elb-Nebenflusses Oste, den wöchentlichen Schichtdienst auf dem alten, weißen Leuchtturm von Balje. Dies war seine Woche. Erst am nächsten Montag würde sein Kollege Schildt, der ebenfalls aus Hörne kam, das mit Gas betriebene Leuchtfeuer des Turms entzünden. Beide Männer standen im Dienst des Cuxhavener Wasserwirtschaftsamtes.

Drygalla mochte die Einsamkeit, die sein Beruf mit sich brachte. Hier oben, in 17 m Höhe, fühlte er sich wohl. Vor seiner Nase zogen die Schiffe vorbei, die Luft war frisch und rein, unter ihm, auf den Viehweiden des Deichvorlandes, versammelten sich in den wärmeren Jahreszeiten zu Sonnenuntergang ganze Kolonien verschiedenster Vogelarten, pickten Engerlinge und rosafarbene Regenwürmer aus der fetten schwarzen Erde und sorgten für ein Konzert. Daheim galt er zwar als ziemlich maulfauler Zeitgenosse - als Leuchtturmwärter muss man wahrscheinlich zum Schweigen geboren sein -, doch seine Arbeit verrichtete er tadellos. Auch wenn die Dorfgemeinschaft etwas anzupacken hatte, war er stets als einer der Ersten zur Stelle und krempelte die Ärmel seines Blaumannes hoch.

Wie alle Einheimischen war er mit den Kapriolen des Wetters sowie der Gezeiten vertraut - und natürlich auch mit den häufig fatalen Folgen. Aber noch nie hatte er eine unheimliche Nacht erlebt als diese. Kein einziger der vielen Herbst- und Winterstürme, die er bisher auf dem Leuchtturm von Balje überstanden hatte, konnte sich mit diesem Orkantief messen, das ihn bei seinem Dienstantritt am Nachmittag fast aus dem Fahrradsattel gehoben hätte.

Kurz nachdem die Flut angefangen hatte aufzulaufen, hatte Drygalla das dunkle Wasser auf sich zukommen sehen. Irgendwann war es über das Elbufer getreten, plötzlich war es dagewesen. So wenn man sich tagelang auf eine Blume konzentriert und trotzdem den Moment verpasst, wenn der Blütenkelch sich öffnet. Da waren die Wellen über die Kante des Sommerdeichs landeinwärts geschwappt, und jetzt, gut eine Stunde vor Mitternacht saß der Leuchtturmwärter wie ein Gefangener auf seinem Turm im Dunkeln, umgeben von aufgewühltem Wasser, das mit Schmackes an den Sockel aus Backsteinen und Zement klatschte. Doch viel schlimmer war: Die Sturmflut hatte den Verschlag mit den Gasflaschen weggerissen, aus denen das Signallicht des Turms gespeist wurde.

Immerhin hatte er sein Fahrrad nicht draußen stehen lassen.

Unruhig blickte der Leuchtturmwärter auf die dunklen Silhouetten der Schiffe, die auf der Elbe vor Anker lagen. Irgendeine Notbeleuchtung gab es nicht, mit der er das Leuchtfeuer wieder hätte in Betrieb setzen können. Er fühlte sich daher überflüssig, und angesichts dieser gewaltigen Sturmflut schossen ihm weitere Gedanken durch den Kopf: Würden die Deiche der Oste halten? Würden sie sich als hoch genug erweisen, oder drohte seinem Heimatdorf Land unter in dieser Nacht? Soweit Drygallas Auge reichte, sah er bloß Wasser. Hörne lag knapp vier Kilometer südlich des Leuchtturms. Aber er hatte jetzt nicht mal die Möglichkeit zu verschwinden, sondern er würde hier oben ausharren müssen, bis das Wasser wieder abfloss oder zumindest auf einen Pegelstand sank, der es einem Trecker gestatten würde, über die aufgeweichten Wiesen zum Leuchtturm durchzukommen. Er war sich sicher, dass die Leute aus dem Dorf inzwischen bereits Sandsäcke an die Ostedeiche schleppten, aber er würde nicht dabei sein und die Ärmel hochkrempeln können.



Balje, 17. Februar 1962, 00:05 Uhr

Seit über zwei Stunden war das Feuer im Leuchtturm von Balje schon erloschen. Seit über zwei Stunden fühlte sich der Leuchtturmwärter Walter Drygalla wie ein Gefangener auf seinem Ausguck. Seit über zwei Stunden stieg die Flut unaufhörlich, obwohl der Höhepunkt des Abendhochwassers eigentlich längst überschritten sein musste. Aber der Druck des stetigen Windes aus nordwestlicher Richtung ließ den Wasserstand immer weiter ansteigen. Der Leuchtturmwärter suchte mit seinem Fernglas den Horizont ab. Es war schier zum verrückt werden, hilflos zusehen zu müssen, wie die Natur zum Angriff auf das Land angetreten war, das die Menschen in Generationen urbar gemacht hatten. Unten donnerten die

Wellen unablässig gegen seinen Turm, und die heftigen Orkanböen ließen ihn zittern.

Auf einmal stockte dem Leuchtturm-wärter der Atem. Ein paar Sekunden lang glaubte er an eine optische Täuschung. Drygalla setzte das Glas ab, rieb sich die Augen und starte dann erneut durch den Feldstecher. Tatsächlich: Da kam ein Schiff gefahren. Aber es fuhr nicht dort, wo es eigentlich sollte: im Fahrwasser der Elbe nämlich. Sondern es kam auf ihn zu. Auf ihn und seinen Leuchtturm. Und so wie es aussah, fuhr es auch nicht, sondern tanzte wie eine Nußschale auf den Wellen auf und ab, manövierunfähig. Die Naturgewalten warfen es hin und her. Meine Fresse, dachte Drygalla, entweder ist die Mannschaft total besoffen, oder die haben einen Maschinen- oder Ruder-schaden. Dabei war es kein kleiner Kahn, der sich da näherte, sondern ein ziemlich großes Schiff. Drygallas Magen krampfte sich zusammen. Er begann allmählich, sich ziemlich ungemütlich zu fühlen. Denn das Schiff hielt genau auf seinen Leuchtturm zu.

In diesen Minuten herrschte an Bord der SILONA helle Aufregung. Fünf Minuten vorher hatte eine Orkanböe das Schiff aus seiner Verankerung gerissen. Ein paar bange Sekunden lang hatte es mit seinem vollen Gewicht an der Tonne 23 gezerrt *(Festmachen an Seezeichen ist eigent-lich verboten! E.H.)*, hatte dem Sturm erneut die Breitseite geboten, so dass Kapitän Nilson nichts übriggeblieben war, als die Verbindung zur Tonne kappen zu lassen. Auf diese Weise hatte das Spiel von Neuen begonnen: Die Maschine lief zwar auf volle Kraft rückwärts, aber trotzdem trieb die SILONA unaufhaltsam auf die Küstenlinie zu.

Eine solche aberwitzige Situation hatte der Lotse noch nicht erlebt: Da stand er nun auf einem seetüchtigen Schiff, mit laufender Maschine und intakter Ruder-anlage, doch welches Manöver sie auch versuchten, die SILONA wieder unter Kontrolle zu bekommen: Dieser Orkan war einfach stärker. Mehlert und der Kapitän sahen sich beide betroffen an. Worte waren nicht mehr nötig. Sie würden stranden. Sie wussten bloß nicht wie und wo.



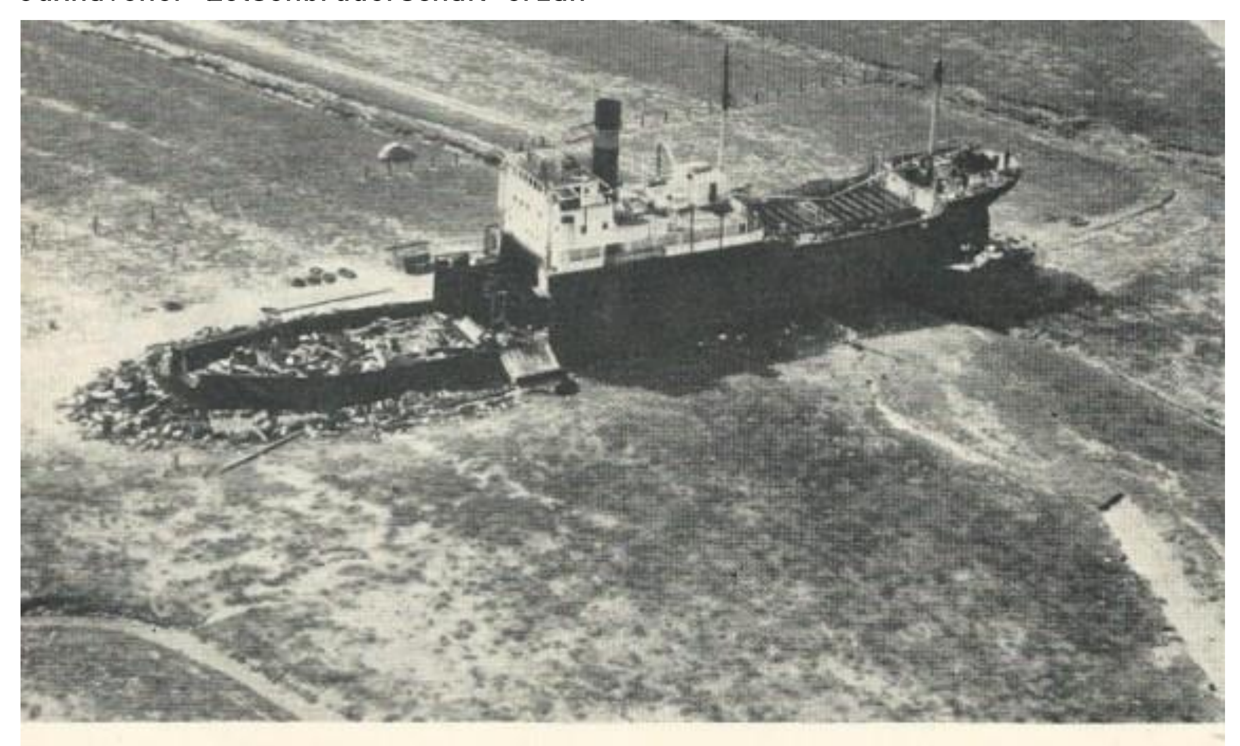
„Verdammter Mist“, sagte der Lotse tonlos, tippte dem Kapitän auf die Schulter und deutete nach vorn, „Sehen sie auch den Leuchtturm da?“

Walter Drygalla brach der kalte Angst-schweiß aus. Das unheimliche schwarze Schiff kam immer näher. Er schätzte die Entfernung zwischen Bug und Turm auf höchstens 400, vielleicht 500 Meter. Jetzt konnte er durchs Glas bereits ein paar Gestalten erkennen, die an Deck hin und her eilten. Ihm wurde klar, dass sich auch die Besatzung längst der Gefahr bewusst war, in der sie schwebte. Aber viel wich-tiger erschien ihm nun die Frage, was er tun sollte, wenn das Schiff mit seinem Leuchtturm kollidieren würde? Sollte er versuchen, im letzten Augenblick aufs Deck zu springen? Von der Höhe her

hätte es vielleicht gepasst. Ab 0.13 Uhr musste sich der Leuchtturmwärter Drygalla dann keine Sorgen mehr um seinen Leuchtturm machen. Dafür war klar, dass das Schiff höchstwahrscheinlich verloren war.

Denn sanft - eine butterweiche Landung, würde Erich Mehlert später mit sarkastischem Unterton beim Stammtisch der Cuxhavener Lotsenbrüderschaft erzählen - berührte die SILONA den Grund und rutschte aufrecht wie eine Lady auf glattem Tanzparkett über die schlickige Elbwiesen, bis sie schließlich mit einem Ruck zum stehen kam. Den Leuchtturm hatte sie um etwa 100 Meter verfehlt. Die Schiffsschraube drehte noch immer, die betagte Maschine gab nach wie vor alles, doch was die SILONA jetzt gebraucht hätte, wäre ein noch höherer Wasserstand gewesen. Bloß eine lächerliche Handbreit Wasser unterm Kiel. Aber diesen Gefallen tat ihr die Sturmflut nicht: der Scheitelpunkt des Hochwassers war überschritten. Trotzdem sagte Mehlert: „Fordern Sie Schlepperhilfe aus Cuxhaven an, Herr Nilson! Vielleicht geht da doch noch was."

Der Leuchtturmwärter Walter Drygalla, fernab von Hamburg in Balje an der Elbe, saß da wenigstens noch windgeschützt im trockenen, oben auf seinem nutzlos gewordenen Turm. Er konnte sich gar nicht sattsehen an dem skurrilen Bild, das sich ihm gut 100 Meter entfernt bot: die gestrandete SILONA, die es sich auf dem überfluteten Deichvorland gemütlich gemacht hatte. Die Maschine, die



Steueranlage *(Ruderanlage, E.H.)* sowie die Schraube waren intakt. Aber leider reichte die Wassertiefe nicht aus, und so würde der alte Pott auch nie von hier fortkommen, jedenfalls nicht als Ganzes.

Die beiden Schlepper *Eisfuchs* und *Neuwerk* aus Cuxhaven hatten sich schon lange vor Sonnenuntergang, als das Niedrigwasser eingesetzt hatte, vom Kapitän und dem Cuxhavener Lotsen Erich Mehlert verabschiedet und waren zur Elbmündung zurückgedampft.

Die Crew der SILONA war nun zum Warten verurteilt. Irgendwann würde sie natürlich jemand von dem verstorbenen Schiff herunterholen. Und den Leuchtturmwärter von seinem Turm. Aber den ganzen Sonnabend würde niemand kom-

men, am Sonntag auch nicht, und je länger diese Warterei dauerte, desto mehr würde Walter Drygalla das Gefühl haben, dass ihn in Hörne offenbar niemand so richtig vermisste. Dass er und die Männer von der SILONA dann noch bis zum Morgen des 22. Februar - also insgesamt sechs Tage - würden ausharren müssen, bis der Wasserspiegel sich endlich soweit gesenkt hatte, dass mehrere Bundeswehr- Lastwagen zu ihnen durchdringen konnten, hätte Drygalla zu diesem Zeitpunkt jedoch niemals gedacht.

- - -

Die Mannschaft des gestrandeten Schiffes wurde erst am 22. Februar von Hubschraubern des Marinefliegergeschwader 5 geborgen. Am 25. Febr 1962 (ein Teil der Besatzung war noch an Bord) brach ein Brand auf der „Silona“ aus, der mit Hilfe der Hörner Freiwilligen Feuerwehr gelöscht wurde, aber einen weiteren Sachschaden von rund 100.000 DM anrichtet. In den folgenden Monaten bildete die „Silona“ ein beliebtes Ausflugsziel. Da das Schiff nicht abgeborgen werden konnte, wurde es ab Anfang April 1962 vor Ort abgebrochen. Der Doppelboden des Schiffes wurde jedoch nicht verschrottet, sondern weiterverwendet.

Über den Kapitän Sven Nilson wissen wir noch einiges mehr zu berichten:



Er hatte mal mit seinem Schiff längere Zeit in der Mützeldeldt-Werft gelegen und dabei die Bekanntschaft der Werft-Chefs gemacht. Und er hatte sich mit Gretl Schäfer vom Hotel Hohenzollern-Hof (das Hotel gibt es heute noch) angefreundet. So sehr sogar, dass es 1962 (im Jahr des Schiffbruches der SILONA!) zur Hochzeit kam. Das Hamburger Abendblatt hatte also völlig recht, wenn es behauptete, der schwedische Kapitän habe einen „Zweitwohnsitz“ in Cuxhaven gehabt.

Auf dem nebenstehenden Foto sehen wir das Brautpaar auf der Treppe des Cuxhavener Rathauses. Von links: Julius Faust (Schwiegervater von Franz Mützelfeldt), Gretl Schäfer (Besitzerin des Hotels Hohenzollernhof), Sven Nilson, Pieter Mützelfeldt (Sohn von Franz). Sven Nilson fuhr damals einen Karmann-Ghia. Wegen seiner Körpergröße war das Ein- und Aussteigen nicht ganz einfach. Sven Nilson ist anschließend Kapitän auf der "Diana" im Göta-Kanal gewesen und Ende der 70er Jahre verstorben.